

涉及「交通管理、閒置空間或美化彩繪」 由權責機關進行評估案件進度報告

(三)交工處：

「臺北車站周邊整體無障礙設施及
行人友善通行環境改善評估報告」

(交工處報告)

主辦機關：交工處

◆ 計畫內容概要

1. 本案依據本府公民參與委員會(參與預算組)109年5月26日第4次工作會議決議辦理。
2. 臺北車站周邊整體無障礙設施及行人友善通行環境，實為重要議題且有改進之必要，以承德路與市民大道路口一帶為標的進行專業評估。

主辦機關：交工處

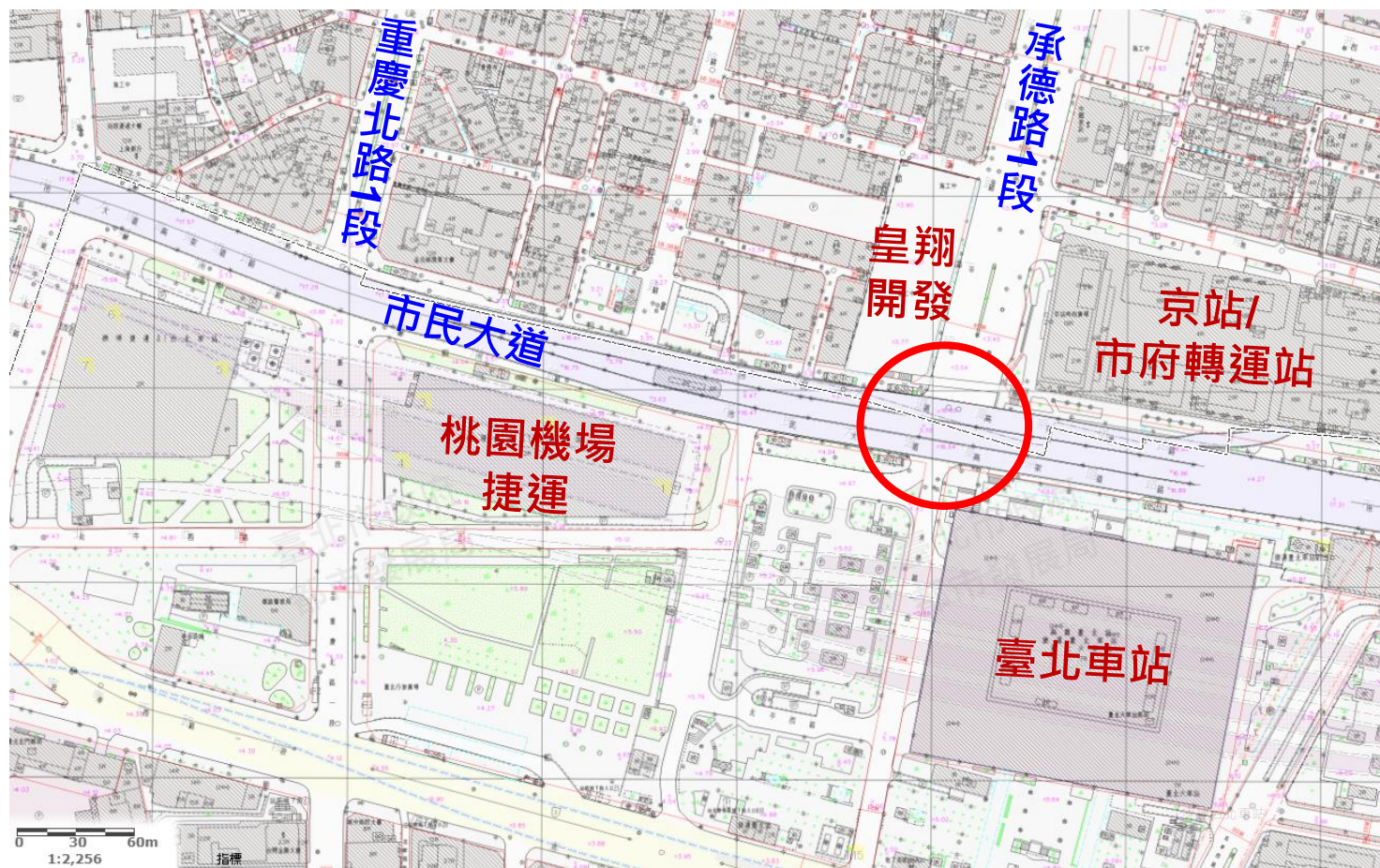
◆ 計畫前情提要

1. 交通局前於103年度委託研究報告，針對臺北車站周邊地區進行整體交通規劃(含地面層及地下層行人與無障礙動線)
2. 前已於108年4月22日市長室晨會，針對「後站商圈人本環境暨整體風貌型塑先期規劃」報告，評估市民大道與承德路口天橋拆除可行性，因考量周邊交通流量及道路環境，故經評估維持現狀。

臺北車站周邊整體無障礙設施及行人友善通行環境改善評估報告

主辦機關：交工處

◆ 地理位置



臺北車站周邊整體無障礙設施及行人友善通行環境改善評估報告

主辦機關：交工處

◆ 市民/承德現況配置

- 尖峰時段路口號誌週期為200秒，採5時相運作。
- 路口東側、北側設置天橋(無畫設平面行穿線)
- 109年4月29日調查天橋行人流量
 1. 東西向：
 - 111人/小時(平日08-09時)
 - 227人/小時(平日17-18時)
 2. 南北向：
 - 417人/小時(平日08-09時)
 - 789人/小時(平日17-18時)



臺北車站周邊整體無障礙設施及行人友善通行環境改善評估報告

◆ 市民/承德天橋109年行人流量：

尖峰小時行人流量及干擾車流量統計表

單位：人/時·輛/時

站號：P015 站名：市民大道~承德路 日期：109/04/29(Wed)	方 向	上下午 及 尖峰時間	行 人 總量	平面 設施 行人量	立體 設施 行人量	干擾車流量																
						總計				紅燈右轉				綠燈右轉				綠燈左轉				
						大	小	機	輛	大	小	機	輛	大	小	機	輛	大	小	機	輛	
<p>簡圖：</p> <p>承德路 N ↑</p> <p>市民大道 C 市民大道 A</p> <p>承德路 B</p> <p>--- 平面人行設施 ==== 天橋人行設施 ----- 地下道人行設施</p>	A	上	數量	417	0	417	60	320	1424	1804	0	0	0	0	34	141	61	236	26	179	1363	1568
		午	時間	08:00-09:00																		
	B	下	數量	789	0	789	47	367	917	1331	0	0	0	0	31	141	180	352	16	226	737	979
		午	時間	17:45-18:45																		
	C	上	數量	220	220	0	0	8	22	30	0	0	0	0	0	8	17	25	0	0	5	5
		午	時間	07:45-08:45																		
	D	下	數量	326	326	0	0	12	24	36	0	0	0	0	0	12	19	31	0	0	5	5
		午	時間	17:30-18:30																		
	C	上	數量	161	161	0	25	127	176	328	0	0	0	0	25	61	120	206	0	66	56	122
		午	時間	07:45-08:45																		
	D	下	數量	251	251	0	20	220	470	710	0	0	0	0	19	150	438	607	1	70	32	103
		午	時間	17:30-18:30																		
A	上	數量	111	0	111	39	152	502	693	0	0	0	0	14	78	176	268	25	74	326	425	
	午	時間	08:00-09:00																			
B	下	數量	227	0	227	34	245	570	849	0	0	0	0	9	164	383	556	25	81	187	293	
	午	時間	17:45-18:45																			

	週期	分相數
晨峰	200	5
昏峰	200	5

管制：1.A方向禁止左轉
2.B方向禁止迴轉
3.D方向禁止迴轉

臺北車站周邊整體無障礙設施及行人友善通行環境改善評估報告

針對市民/承德東側及北側行人無障礙通行改善，評估方案如下：

方案1、拆除東側(南北向)之天橋(跨市民大道側)

1. 跨越市民大道南北向行人需求甚大
2. 北轉東向及南轉東向之車輛轉向需求大
3. 市民大道往西轉北之車輛皆於橋下空間停等
4. 天橋拆除後因橋墩遮擋，無適當空間可繪設行穿線



評估結果：不宜拆除

臺北車站周邊整體無障礙設施及行人友善通行環境改善評估報告

方案2：拆除北側(東西向)之天橋(跨承德路側)

1. 車輛由東轉北之轉向需求大，且大客車轉向車流亦多
2. 上/下午時段之道路服務水準不佳
3. 天橋拆除後繪設行穿線，將導致路口服務水準更惡化
4. 距路口北側約60米已繪設行穿線供通行使用

評估結果：不宜拆除



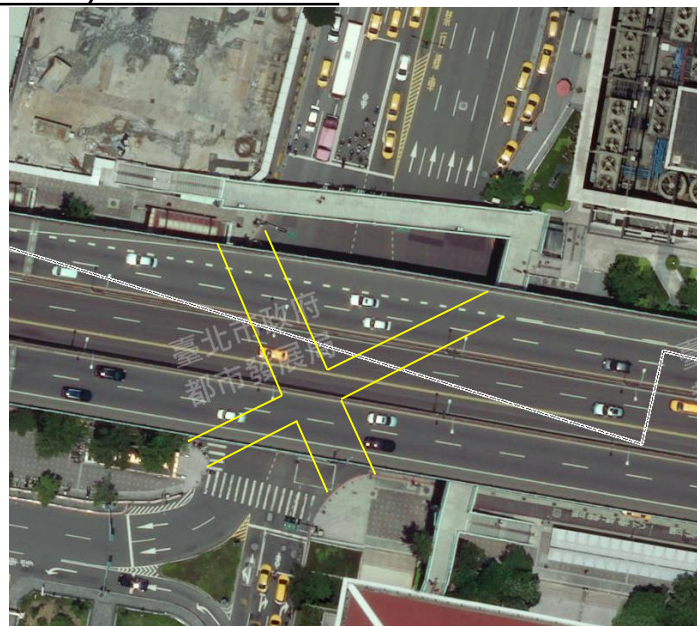
方案3：於路口設置對角行穿線

1. 路口對角距離約為55米。
2. 設置對角行穿線，須配合行人專用時相。
3. 實施行人專用，各時相綠燈秒數將縮短11秒
4. **市民大道回堵車隊長度將增加495公尺/小時**

計算方式： $\frac{11(\text{秒}) \times 5(\text{公尺/車})}{2(\text{車/秒}) \times 18(\text{週期})} = 495 \text{公尺}$

示意圖：

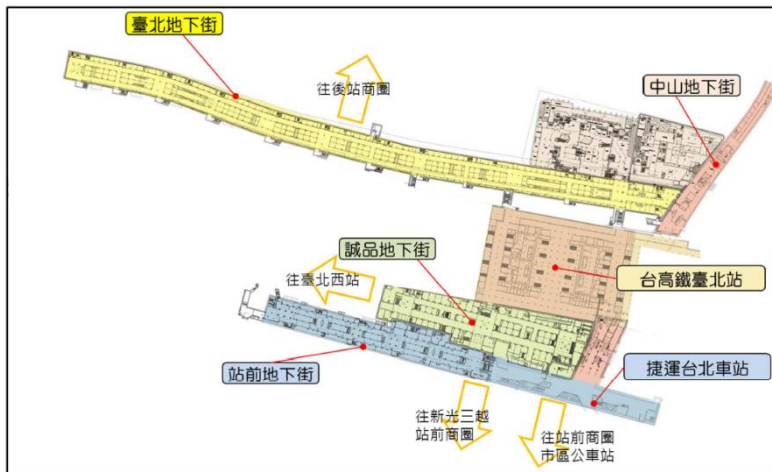
評估結果：考量車流量大，行人專用時相調整後，恐造成車輛回堵至周邊道路



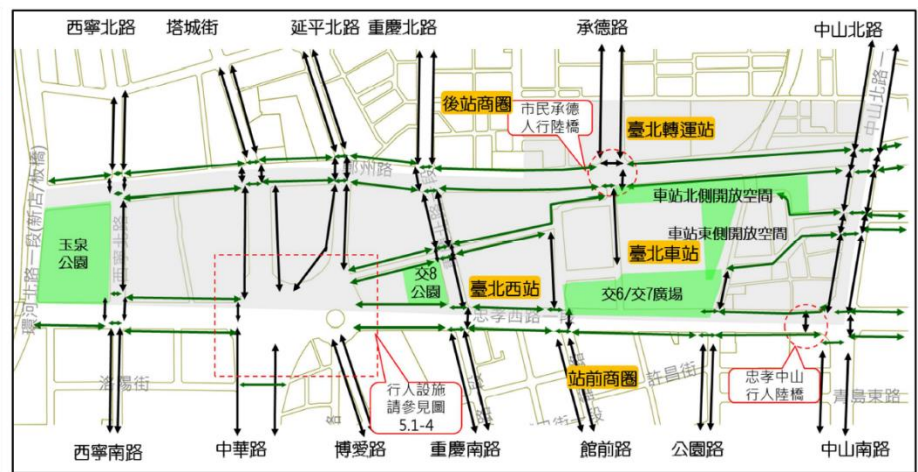
臺北車站周邊整體無障礙設施及行人友善通行環境改善評估報告

◆ 結論

1. 交通局委託研究報告統整臺北車站周邊地區人行系統設施，分為「地下層」(連通道、臺北地下街)及「地面層」主要幹道兩側人行道(南北向之中山、重慶、西寧等幹道兩側均設置人行道)。透過兩者串聯並以行人導標為輔助，進而引導行人通行至目的地。



臺北車站特定區地下層行人設施分布示意圖



臺北車站特定區地面層平面設施分布示意圖

◆ 結論

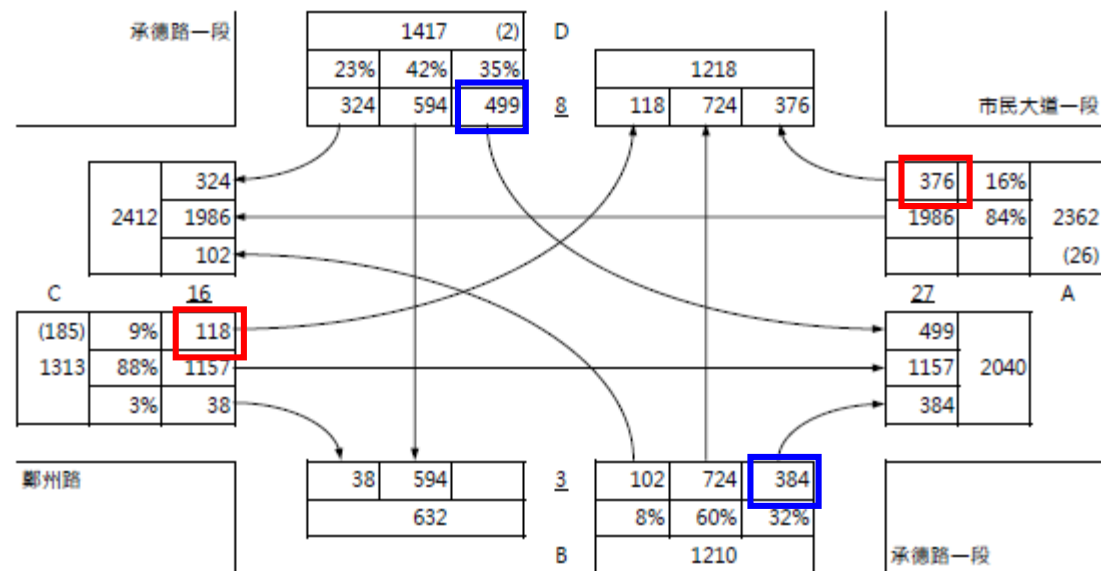
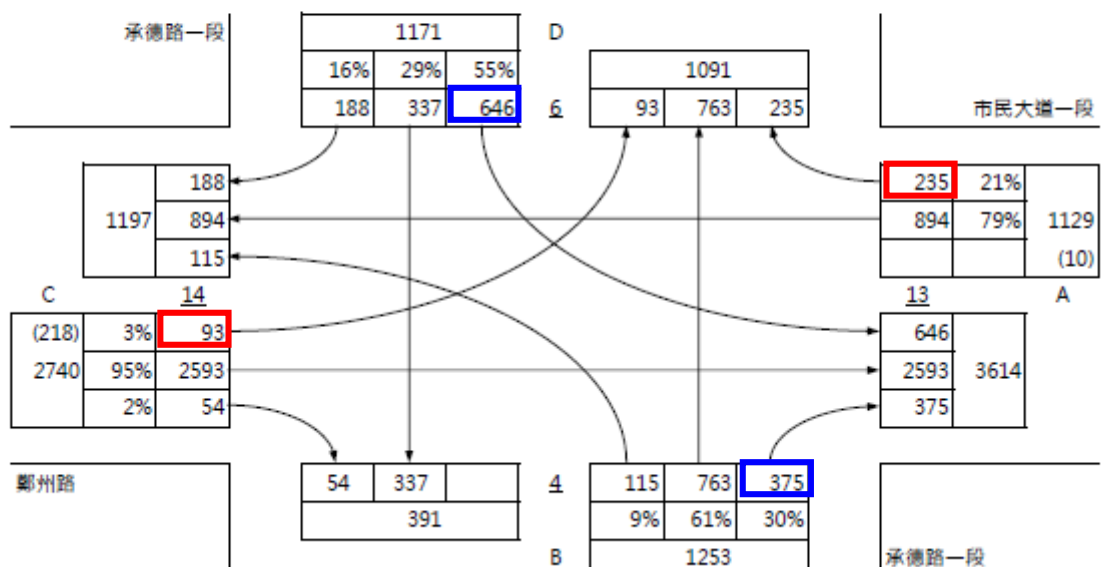
2. 現況行人動線及設施以地面層及地下通道為主，未來配合特定區開發，將新增多項人行通道及服務設施，包括地下層之北通道、中央通道及下沉廣場，以及高架層之雙子星天橋系統等。
3. 未來臺北車站特定區應建構多層次之立體化行人系統，將進出特定區之行人動線以分層、分流之方式處理；並將轉乘行為內部化，以減少地面道路的交通負荷。

簡報結束，敬請指教。

	週期	分相數
晨峰	200	4
昏峰	200	4



上午尖峰：08:00-09:00



方向： A B C D

管制：1.A方向禁止左轉

時段	方向	大型車	小型車	機車
上午尖峰	東轉北	18	119	128
	西轉北	19	52	-
下午尖峰	東轉北	16	183	301
	西轉北	22	70	-

時段	方向	大型車	小型車	機車
上午尖峰	北轉東	26	221	841
	南轉東	31	209	132
下午尖峰	北轉東	22	212	540
	南轉東	38	187	159

註：單位為「輛」

方向：	A	B	C	D
車道數：	2	3	2	5

- 註：1.()為機車二段式左轉車輛數(單位:輛)
- 2.底線字表自行車通過車輛數(單位:輛)

- 管制：1.A方向禁止左轉
- 2.B方向禁止迴轉
- 3.D方向禁止迴轉

